

Auteur ou collectivité : Ordinaire de Lacolonge, Louis

Auteur : Ordinaire de Lacolonge, Louis (1814-1885)

Titre : Les premiers bateaux à vapeur bordelais

Adresse : Bordeaux : imprimerie G. Gounouilhou, 1867

Collation : 1 vol. (11 p.) ; 21 cm

Cote : CNAM-BIB 12 Sa 7

Sujet(s) : Bateaux à vapeur -- France -- Bordeaux (Gironde)

Note : Extrait de la "Gironde" du 13 mars 1867.

Langue : Français

Date de mise en ligne : 06/04/2018

Date de génération du document : 6/4/2018

Permalink : <http://cnum.cnam.fr/redir?12SA7>

12° Sa 7

Mr le bibliothécaire
Du conservatoire
De la part de
Giraud
Baudouze

LES PREMIERS

BATEAUX A VAPEUR

BORDELAIS

PAR

M. ORDINAIRE DE LACOLONGE

(Extrait de la *Gironde* du 13 mars 1867.)



BORDEAUX

IMPRIMERIE G. GOUNOUILHOU
rue Guirade, 11.

1867

LES PREMIERS BATEAUX A VAPEUR BORDELAIS

En 1818, M. Church, consul des Etats-Unis d'Amérique à Lorient, était possesseur, pour la France, du brevet d'importation « de la machine » connue en Angleterre et en Amérique sous le nom « de steamboat, ou bateau mue par la force de l'eau réduite en vapeur »(1). Il est superflu de rechercher ici quelle était la valeur légale de ce brevet ; mais nous ne pouvons cependant nous dispenser de rappeler que les frères Perrier avaient, en 1775, essayé d'établir à Paris, sur la Seine, un bateau à vapeur à roues; que, l'année suivante, le marquis de Jouffroy avait, au même lieu, fait une tentative pareille et aussi peu heureuse ; que cet officier avait complètement réussi sur la Saône, à Lyon, en 1783, et s'était fait donner un privilége à cette occasion.

Quoi qu'il en soit, M. Church, avec l'aide de quelques capitalistes girondins, parmi lesquels il faut citer M. Burgade, de Bordeaux, et Brannens, de Langon, fit construire, par MM. Chaigneau et Bichon, un bateau à vapeur nommé la *Garonne*, qui fut lancé le 3août 1818(2). Les principales autorités

(1) Rapport présenté à l'Académie de Bordeaux par une commission composée de MM. Teulère, Lartigue, Leupold et Claude Deschamps, rapporteur; 24 août 1818; carton V., p. 92 Le *Mémorial bordelais* en a donné un extrait dans son numéro du 20 août suivant.

(2) *Mémorial bordelais* du 8 août 1818.

de notre ville, présidées par le comte de Tournon, préfet de la Gironde, assistaient à la cérémonie. La foule était immense, le fleuve couvert d'embarcations. La réussite de l'opération fut saluée par un cri formidable auquel vint se joindre le bruit des deux petits canons du trois-mâts *Triton*, qui, au moment même, passait devant Lormont, revenant de la Guadeloupe.

Le 23 du même mois, tous les aménagements intérieurs étaient terminés, et la commission académique, déléguée par M. de Tournon, put examiner le bateau dans tous ses détails, qu'elle a soigneusement décrits. La longueur du pont est de 75 pieds (24 mètres 36). A l'arrière, salle des premières, disposée pour 60 voyageurs; à l'avant, salle des secondes, absolument comme aujourd'hui, et avec restaurant; au milieu, la machine. Celle de la *Garonne* sort des ateliers de Watt et Bolton, à Soho, près Birmingham. Elle est à double effet, basse pression et condenseur, c'est à dire construite avec les plus récents perfectionnements de l'époque, perfectionnements qui, encore aujourd'hui, sont les éléments de toute bonne machine. Sa force nominale est de 28 à 30 chevaux. Les roues font saillie sur la coque. Elles présentent dans leur agencement un détail analogue à celui qu'on remarque dans nos transatlantiques; un mécanisme particulier force les aubes à sortir de l'eau à peu près verticalement, et non à plat comme dans nos bateaux de rivière actuels. Cette disposition ingénieuse, à laquelle on arrive par différentes combinaisons d'organes, a été reconnue depuis sans grande importance pour la navigation fluviale.

Ce même jour, c'est à dire le 23 août, la *Garonne* part de Lormont à m di et quart. Le bateau est obligé de s'arrêter trois fois et de ralentir son mouvement à deux reprises pour embarquer les autorités qui viennent le rejoindre. Il remonte malgré un fort

courant de jusant jusqu'à un point situé à mi-distance entre le pont de Brienne et les Douze-Portes, puis redescend, et vient s'ancrer à la cale du Chapeau-Rouge, M. Deschamps conclut, des observations de temps et de distance, que la *Garonne* a marché, en refoulant, à la vitesse de 9 kilomètres à l'heure, et, avec le courant, à celle de 16 kilomètres. Il en conclut que le trajet de Bordeaux à Libourne, par eau, se fera en 10 heures dans les circonstances les plus défavorables, et pourra, quand elles seront propices, ne pas dépasser 6 heures.

Ces prévisions de vitesse méritent l'attention. Un bateau qui aujourd'hui, partout ailleurs qu'en remontant le Rhône, ne ferait que 9 kilomètres à l'heure, serait un triste marcheur, et l'on a bien progressé depuis. La quantité de travail à fournir par une machine motrice est proportionnelle au cube de la vitesse à donner au bateau (1). Une machine de 30 chevaux était très puissante, très volumineuse pour l'époque, et, en lui appliquant le calcul, on verrait que la vitesse qu'elle communiquait à la *Garonne* atteignait la limite de la puissance dont elle était susceptible. Marc Seguin, en inventant en 1825 la chaudière tubulaire, c'est à dire en donnant le moyen de vaporiser beaucoup d'eau dans un petit espace, a permis de faire des moteurs très énergiques et d'un volume restreint, éminemment propres à la navigation fluviale ; aussi est-ce pour un pareil emploi que cette invention a été essayée en premier lieu.

Plus tard, en 1829, Stephenson s'en est servi pour les locomotives qui, dès lors, ont pu devenir ce que nous les voyons aujourd'hui. Nous leur devons de faire en 40 minutes le trajet auquel Claude Des-

(1) Précisons par des chiffres. Pour qu'un bateau marche avec une vitesse double, il faut que sa machine développe un travail 8 fois ($2 \times 2 \times 2$) plus grand, et 27 fois ($3 \times 3 \times 3$) pour une vitesse triple.

champs attribuait une limite inférieure de 6 heures par eau, et que les voitures publiques effectuaient généralement en 4 heures en suivant une route plus directe.

Le mardi 6 octobre 1818 (1), le bateau commençait son service régulier pour Langon. Il partait de Bordeaux les lundi, mercredi et samedi, et y revenait les dimanche, mardi et jeudi. Le prix était, dans le principe, de 4 fr. aux premières, et de 2 fr. aux secondes ; mais le 15 du même mois, à cause de l'encombrement, les actionnaires durent subir la douce nécessité de l'elever à 5 fr. et 2 fr. 50. L'entreprise eut un succès d'argent prodigieux. Les capitalistes qui en avaient fait les fonds eurent bien-tôt à leur disposition trois autres bateaux : le *Henri-IV*, de 30 chevaux, construit par MM. Courau frères, le *Français*, de 24, et le *Sully*, de 20, construit à Bordeaux par MM. Guibert frères (2).

Après ces acquisitions, le service devint journalier ; peu après, il y eut deux départs par jour, soit de Bordeaux, soit de Langon. La Compagnie prit alors le nom de *Société des Quatre-Bateaux*.

Le *Sully* et le *Français* avaient une grande dimension et un fort tirant d'eau. Ils consommaient beaucoup de combustible et n'étaient que de médiocres marcheurs. Il faut croire que les machines ne se trouvaient pas en bonne proportion avec les dimensions des bateaux. A cette époque, on en était encore aux tâtonnements quant à l'appréciation de la résistance des corps flottants ; la tentative des frères Périer, et la première de celles opérées par Jeuffroy, n'avaient pas réussi, parce que la machine employée par eux était trop faible pour le service demandé. Il est probable que si M. Chuich n'avait pas réglé les dimensions de la *Garonne* sur celles en usage

(1) Note manuscrite de M. Virac.

(2) *Essai sur les bateaux à vapeur*, de MM. Tourasse et Mellet, in 4°, Paris, Malher et C°, 1828-1829.

dans son pays, la tentative eût avorté. Les capitalistes bordelais, dégoûtés par un insuccès, auraient renoncé à la navigation à vapeur, qui ne se fût établie que bien plus tard sur notre fleuve. M. Church a donc été pour beaucoup dans le succès.

Sous le rapport financier, l'affaire fut magnifique pendant plusieurs années; mais, dès 1824, une concurrence formidable était créée. L'*Estafette*, de 16 chevaux; la *Confiance*, de 24, sortis tous deux des chantiers de MM. Courau, portaient à prix réduit. On peut en avoir l'idée par le tarif suivant publié par la Compagnie des Quatre-Bateaux, en avril 1824:

Départ sans concurrence...	<i>1^{res}</i>	1 fr. 50.	<i>2^{mes}</i>	0 50 c.
— avec concurrence .. —	1 fr. »	—	0 25 c.	

L'affluence des voyageurs était telle, qu'il est vraiment providentiel qu'il ne soit jamais arrivé le moindre accident.

Le service du bas de la rivière se faisait alors aussi par la vapeur. La *Marie-Thérèse*, de 32 chevaux, portait, en mai 1824, les voyageurs à Blaye et à Pauillac et retour. En février 1825, le *Télégraphe*, de 12 chevaux, construit encore par MM. Courau, opérait la traversée de Bordeaux à Bourg et Cubzac, dont la durée était de trois ou quatre heures, et le prix de 3 fr. aux premières, de 1 fr. 50 aux secondes.

Le brevet de M. Church n'avait donc pas empêché les compagnies rivales de s'établir. Nous ignorons si des procès s'élèverent à ce sujet; mais, s'il y en eut, ils durent sans doute ne pas se terminer favorablement pour l'importateur, ce qui, après tout, fut très heureux pour les populations. Il faut encore remarquer que les bateaux à vapeur déjà connus, au moins de réputation, dans nos contrées, y furent dès l'origine l'objet de moins de défiances qu'en Amérique. Lors de son premier voyage de New-York à Albany, le 11 août 1807, le *Clermont*, de Ful-

ton n'eut pas de passagers, et un seul à son retour.

La confiance des populations riveraines fut un grand encouragement pour les compagnies. Les bénéfices réalisés leur permirent beaucoup d'essais tendant à augmenter la vitesse et diminuer la caisson. C'est ainsi qu'elles arrivèrent successivement à desservir La Réole, puis Tonneins, et enfin Agen. On voulut même atteindre Toulouse, et nous avons vu dans cette ville, sur le canal Saint-Pierre, en 1841, un petit bateau, du nom de *Clémence-Isaure*. Il a fait peu de bruit et peu de service. Agen resta le point-limite desservi par la navigation à vapeur. Il en fut ainsi jusqu'en 1855, époque où le chemin de fer du Midi changea toutes les habitudes des voyageurs. Mais déjà alors la concurrence des compagnies rivales avait singulièrement diminué leurs bénéfices. La navigation à vapeur sur la Garonne restait stationnaire. Elle avait cessé d'exister depuis longtemps sur la Dordogne, et les capitalistes refusaient leur concours à toute nouvelle entreprise analogue.

La plupart des bateaux dont nous venons de parler se chauffaient avec de la bûche de pin. En 1843, ce combustible n'était pas complètement abandonné : nous pouvons l'affirmer pour l'avoir vu.

Les accidents furent rares sur la Garonne. Le premier est l'incendie du *Henri-IV*, au port de Langon, dans la nuit du 30 avril au 1^{er} mai 1827. La chaudière ne fut pour rien dans le sinistre. Le second eut des conséquences plus graves. Le 2 novembre 1829, le générateur de l'*Union* (1), bateau de la *Compagnie des rives de la Garonne*, fit explosion devant le bourg de Caudrot. Trois chauffeurs ou mécaniciens furent tués ; parmi les nombreux passagers atteints, l'un, du nom de Tartas et habitant de Langon, mourut des suites de ses blessures.

(1) Ce bateau avait été construit par MM. Courau.

C'est en 1812 que les Anglais eurent leur premier steamer; il se nommait la *Comète*, et voyageait sur la Clyde. Cinq ans plus tard, en 1817, ils faisaient leurs premiers essais sérieux de navigation maritime par la vapeur. En 1814, cependant, l'*Elise* venait de Londres à Paris; c'est le premier bateau à vapeur que l'on ait vu en France. Il avait été acheté par la Compagnie Pajol, qui longtemps l'a employé au transport des hommes et des marchandises entre Rouen et Elbeuf (1).

Le port de Bordeaux a vu également à une époque déjà ancienne, des bateaux à vapeur sortir de ses eaux pour entrer dans l'Océan.

Le 5 juin 1820 (2), MM. Courau frères, déjà si souvent nommés, faisaient jauger en douane un steamer de 50 chevaux du nom de *Triton*. Il importe de ne pas le confondre avec le trois-mâts cité plus haut et un autre vapeur ayant la même appellation, mais de 30 chevaux seulement, qui naviguait sur la Saône en 1828. Notre *Triton* appartenait encore à M. Church, qui prenait, le 13 juin, un brevet de francisation provisoire pour se rendre à Livourne (Italie), passant par Nantes et La Rochelle, afin d'y prendre du charbon.

Ainsi, à cette époque, notre port n'avait pas de dépôt de houille. On a vu que les bateaux de rivière chauffaient au bois de pin.

Le 27 juin, le *Triton* repartait de Nantes et arrivait à Bordeaux le même jour. Il fut définitivement francisé le 14 juillet suivant. En avril 1832, il faisait encore le service entre Honfleur et le Havre, et par moment celui de remorqueur dans ce dernier port.

Les souvenirs de M. Arman et ceux de M. J.-B.

(1) *Essai sur l'art de la navigation par la vapeur*,
par J. Gilbert ; Paris, Bachelier, 1820.

(2) Archives de la douane de Bordeaux.

Courau les portent à croire qu'un autre steamer du nom de *Comte-Douzelot*, sorti du même chantier que le *Triton*, avait, avant ce dernier, navigué sur l'Océan. Ces messieurs sont en désaccord sur l'année. Un des agents du capitaine du port de Bordeaux a vu, en 1822, un bateau à vapeur de ce nom faire le service entre Saint-Pierre et Fort-Royal de la Martinique, dont le général Douzelot était alors gouverneur.

Les registres de francisation de la Douane, celui des entrées et des sorties de navires, tenu par les capitaines qui ont successivement commandé le port de Bordeaux, tous ces registres sont muets sur le steamer en question. Construit probablement sous un autre nom, il en a changé sitôt arrivé dans la colonie qu'il allait desservir. Il y a été démolí vers 1830.

Mais on ne peut attribuer à des souvenirs la valeur des pièces authentiques, et c'est pour ce motif que nous ne citons le *comte Douzelot* que pour mémoire.

Des dates positives qui viennent d'être présentées relativement à la *Garonne* et au *Triton*, il résulte que Bordeaux est une des premières villes de France qui ait eu ses steamers. Le mémoire, de M. J. Gilbert cité plus haut, a été présenté à l'Institut en août 1818, c'est à dire dans le mois même où la *Garonne* était lancée des ateliers de MM. Chaigneau et Bichon. Eh bien ! nous voyons dans ce livre que l'auteur appelle l'attention des capitalistes et du commerce sur les avantages qu'il y aurait à établir des bateaux à vapeur sur la Loire, entre Nantes et Orléans, sur la Gironde à Bordeaux, sur le Rhône et sur le Rhin.

On doit en conclure que ces fleuves n'en avaient pas à cette époque, ou que s'ils en possédaient, la chose était tout aussi nouvelle, tout aussi inconnue que la récente construction de la *Garonne*, ce qui

serait un hasard fort étonnant. Il est donc permis de croire, jusqu'à preuve du contraire, que si Bordeaux n'est que la seconde ville de France qui ait joui de la navigation à vapeur, de son port est parti le premier steamer national qui ait navigué sur l'Océan.

Bordeaux. — Impr G. Gounouilhou, rue Guiraude, 11.